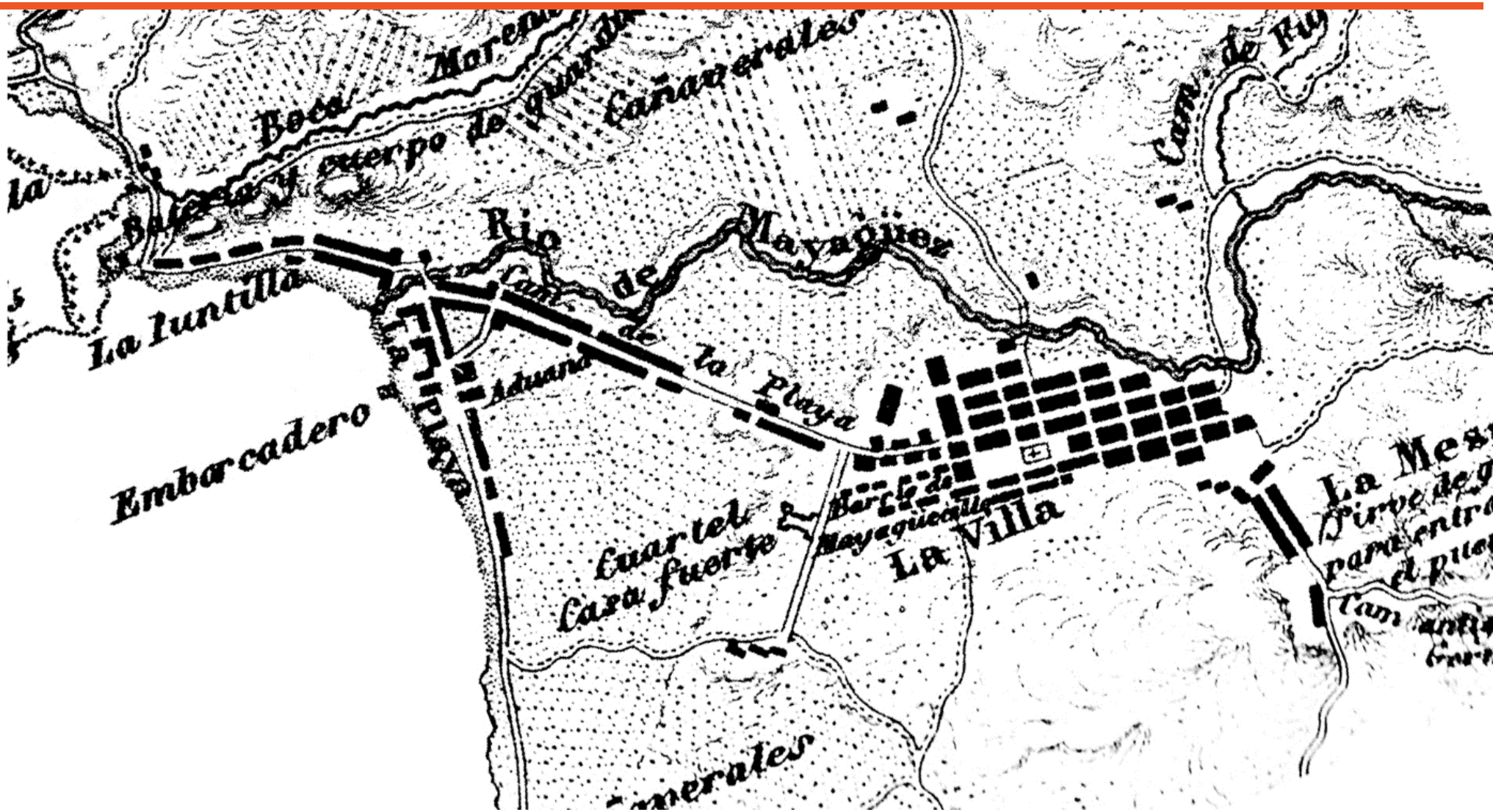
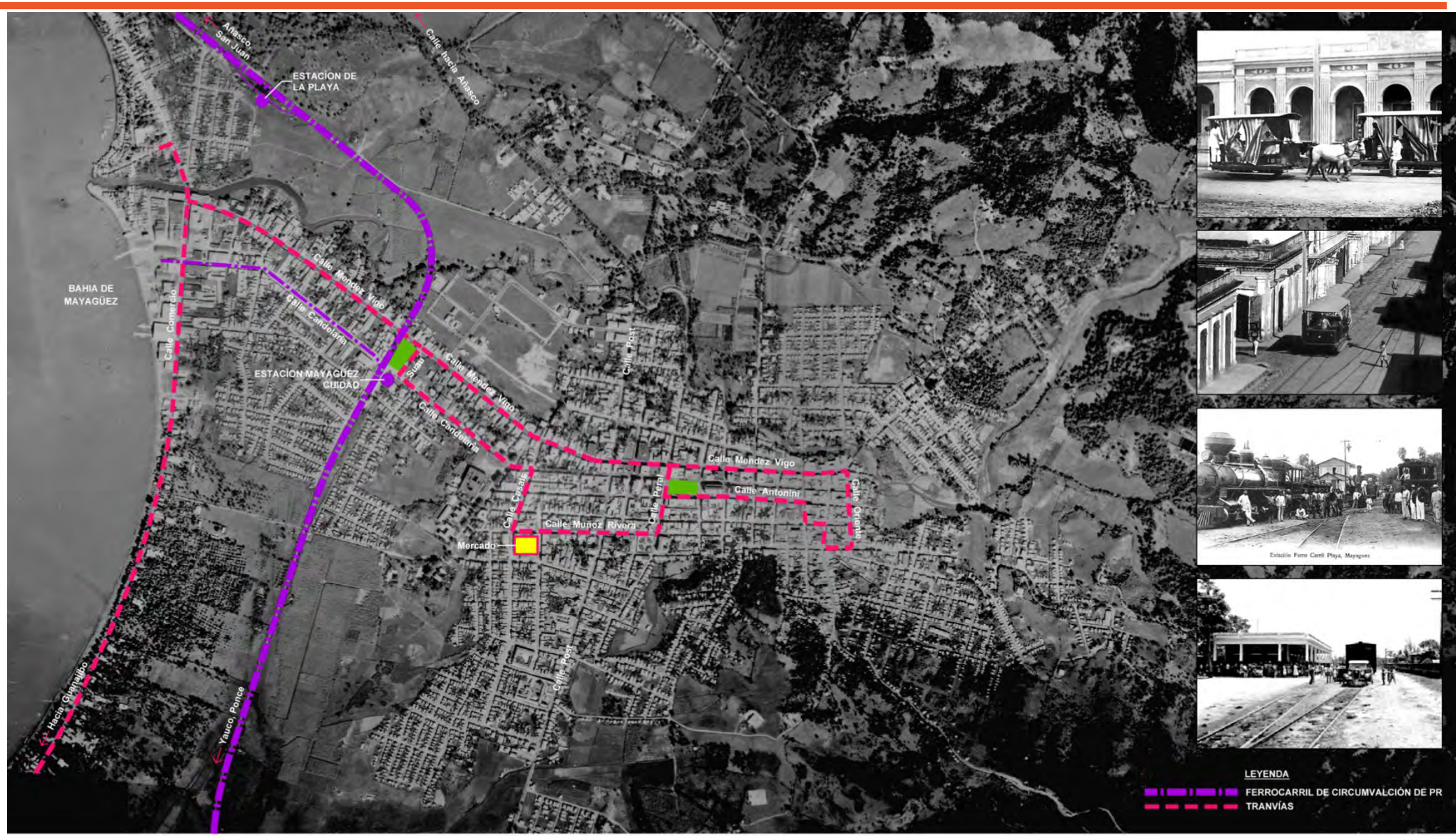
MAYAGUEZ TRANSIT STUDY

Presentación Comunidad

La ciudad del peatón: 1760-1850



La ciudad del tranvía: 1875-1930



Estación Ferro Carril Playa, Mayagüez

La ciudad del automóvil: 1950-presente

Trasfondo del Estudio

- **2007: Plan de Ordenación Territorial de Mayagüez**: adopta políticas cónsonas con el desarrollo orientado al transporte público.
- **2004-2007: Estudio de Planificación y de Viabilidad para el Corredor de Transportación Pública para el Distrito Central de Mayagüez**" (URS), auspiciado por el Municipio de Mayagüez y la Autoridad de Carreteras de PR
- **Mayagüez 2010: Juegos Centroamericanos y del Caribe-** exitoso sistema de transportación colectiva basado en autobuses para los Juegos.
- **2012: Sistema de Transporte Integrado de Transporte de Mayagüez** (TIM) implementado por etapas.
- **2013-Presente:** Municipio comienza el **"Mayagüez Transit Corridor Alternative Analysis"** con el fin de preparar solicitud de fondos al programa "Small Starts" de FTA para verano 2015.

Sistema Transporte Integrado de Mayagüez (TIM)

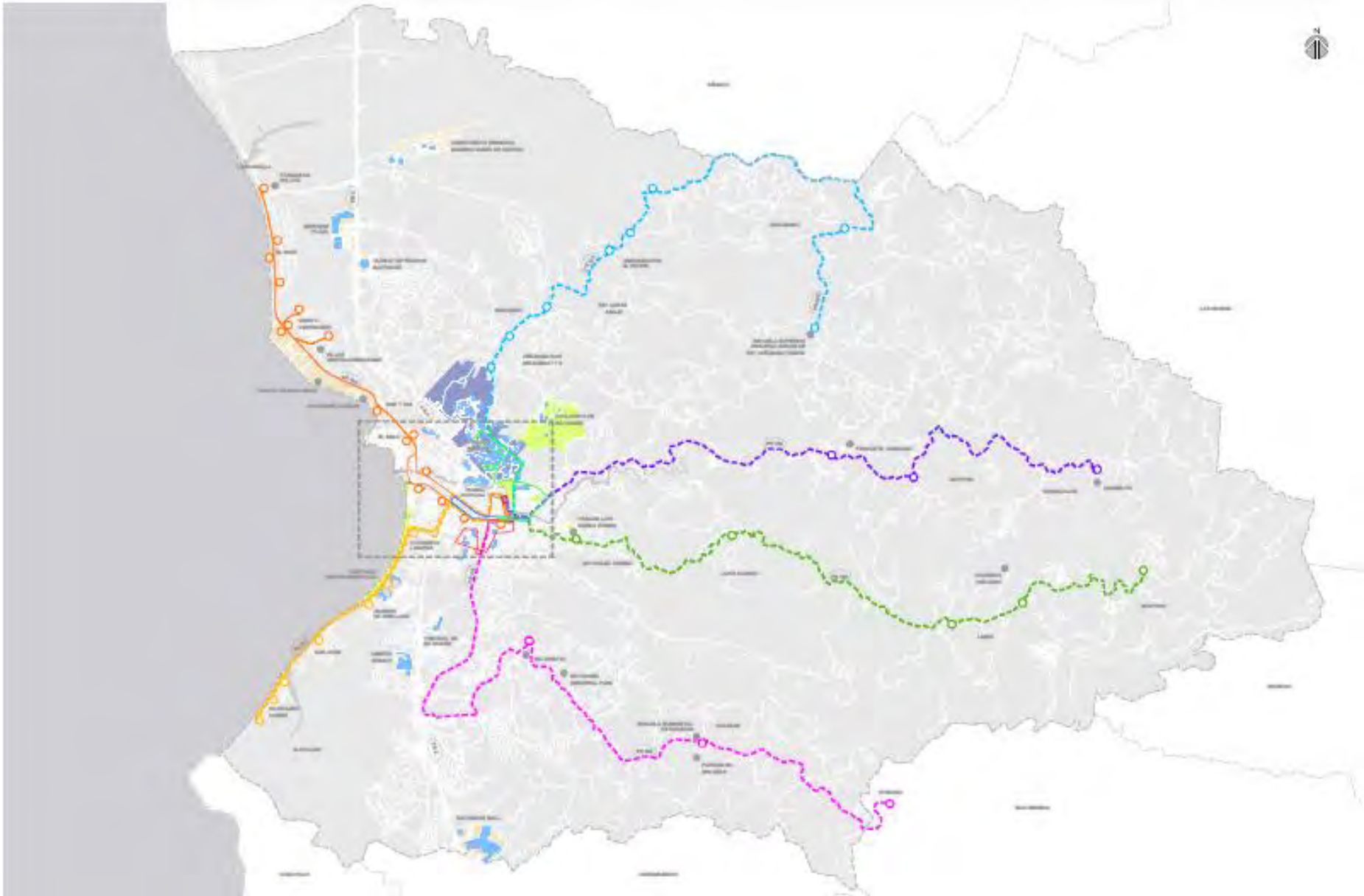
Mayagüez Centro

Sistema de Trolley Existente

Sistema Transporte Integrado de Mayagüez (TIM)

Mayagüez Rural

Líneas Propuestas 2015



Necesidad y propósito

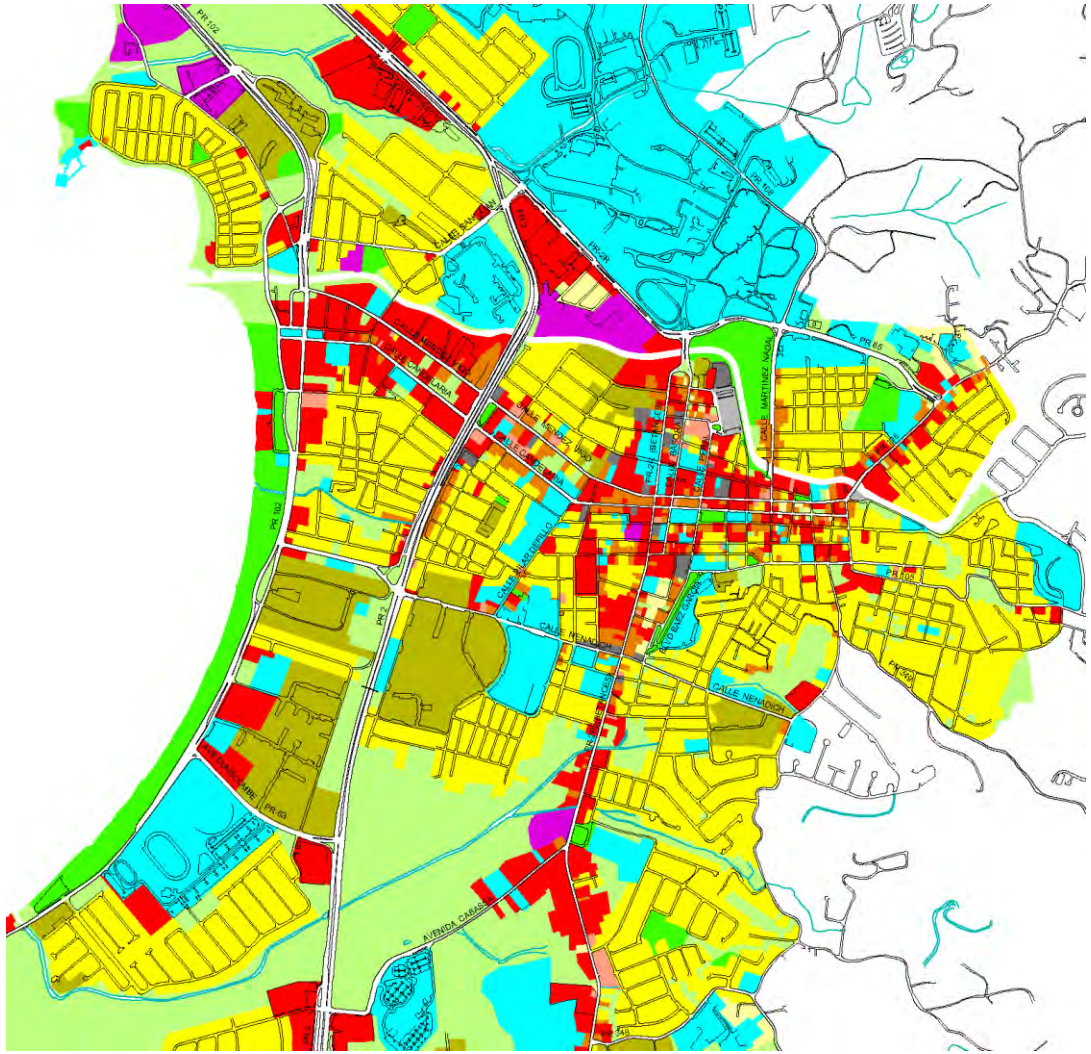
- 2005: El Plan de Ordenación Territorial establece el deseo de “transformar a Mayagüez en una ciudad accesible y llena de vitalidad.”

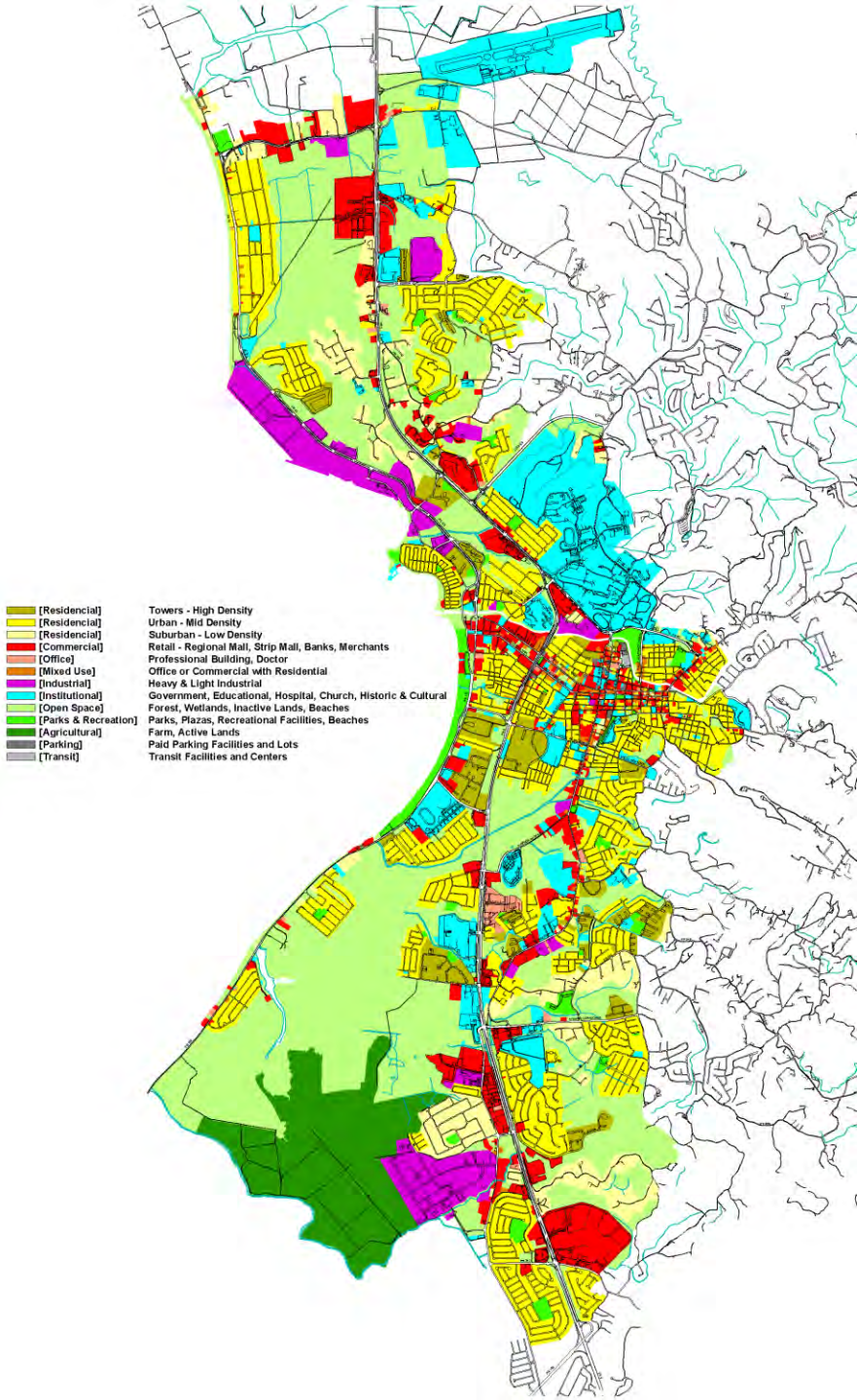
- Mejorar la calidad de vida aumentando la movilidad y accesibilidad en las comunidades estudiadas.

Necesidad y propósito

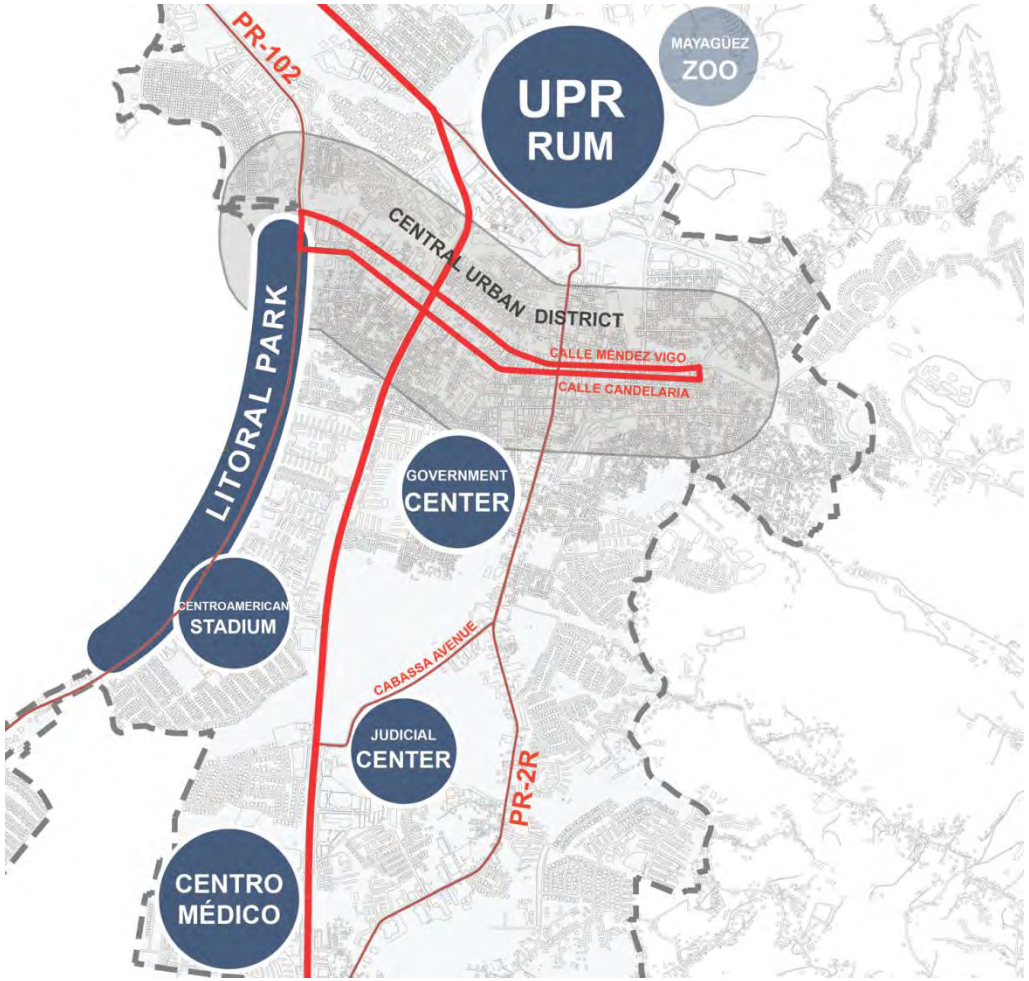
- Mejorar el servicio de transporte colectivo hacia y desde centros claves de actividad.
- Servir a la población que depende de transporte colectivo.
- Mejorar las oportunidades de participación de la fuerza laboral.
- Conectar el campus de la Universidad del Puerto Rico.
- Mejorar la eficiencia operacional de la red de transporte colectivo.
- Apoyar la planificación local y regional de uso de terrenos y diseño de transporte colectivo.
- Cumplir las metas y criterios municipales establecidas en el Plan Visión Mayagüez 2032
- Servir el aumento de demanda de viaje generado por el nuevo desarrollo en el área de estudio.

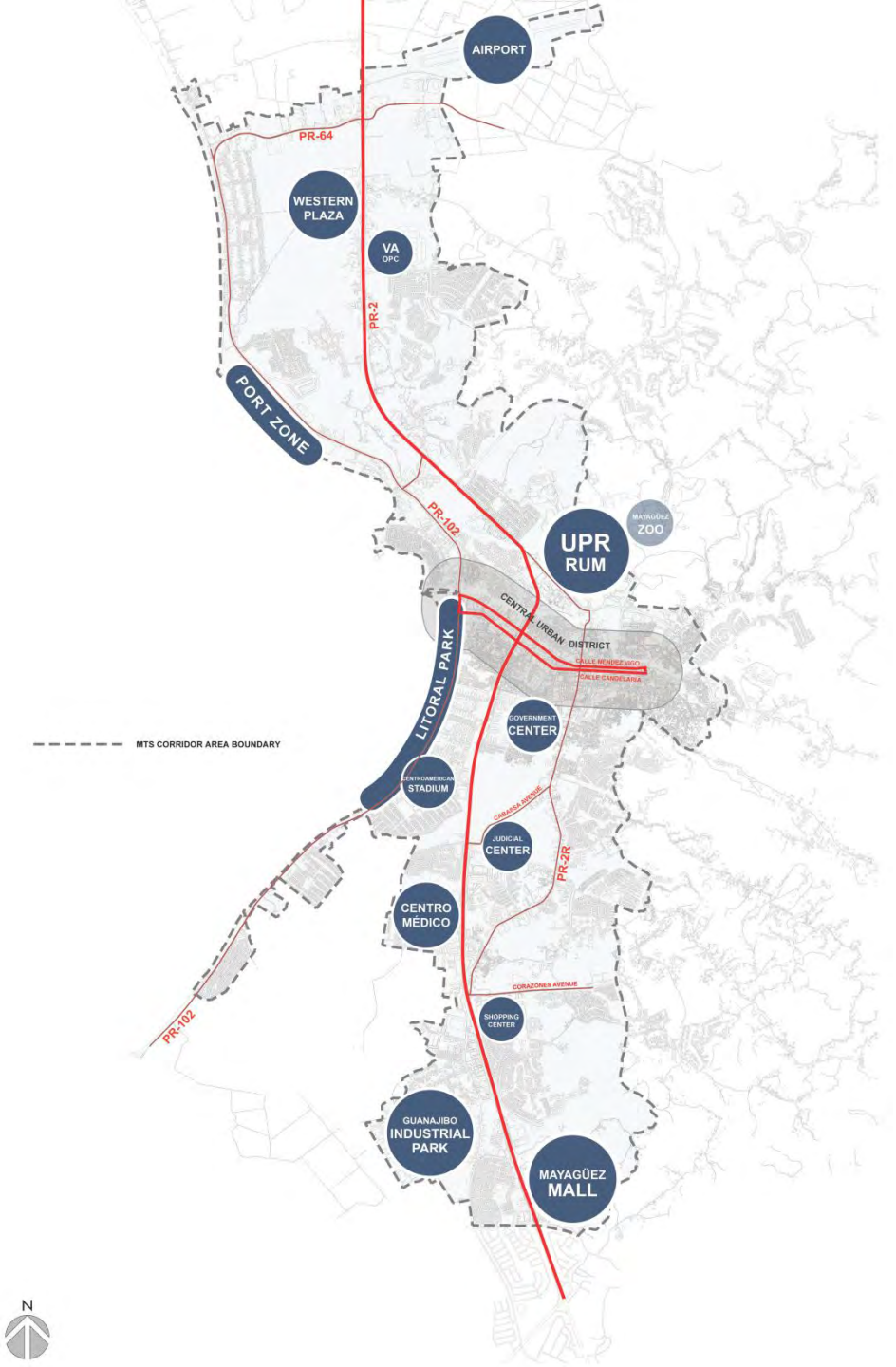
Usos de Terrenos Existentes





Generadores de Actividad





Alineaciones Propuestas en el Corredor

Alternativas de Alineación del Corredor Norte-Sur

PR-2 → PR-2 a PR-2R a PR-2 → PR-2 y PR-2R

- Uso del paseo como exclusivo para paradas y carril preferencial
- Uso del paseo como carril exclusivo a todo lo largo de la alineación
- Uso del paseo como carril exclusivo por un periodo de tiempo al día.
- Construcción de un carril exclusivo nuevo.

Alineación Norte-Sur con Paradas Potenciales de Autobús (BRT)

Segmento Norte del Corredor Norte-Sur

Segmento Central del Corredor Norte-Sur

Segmento Sur del Corredor Norte-Sur

Alineación PR-2R Corredor Norte-Sur

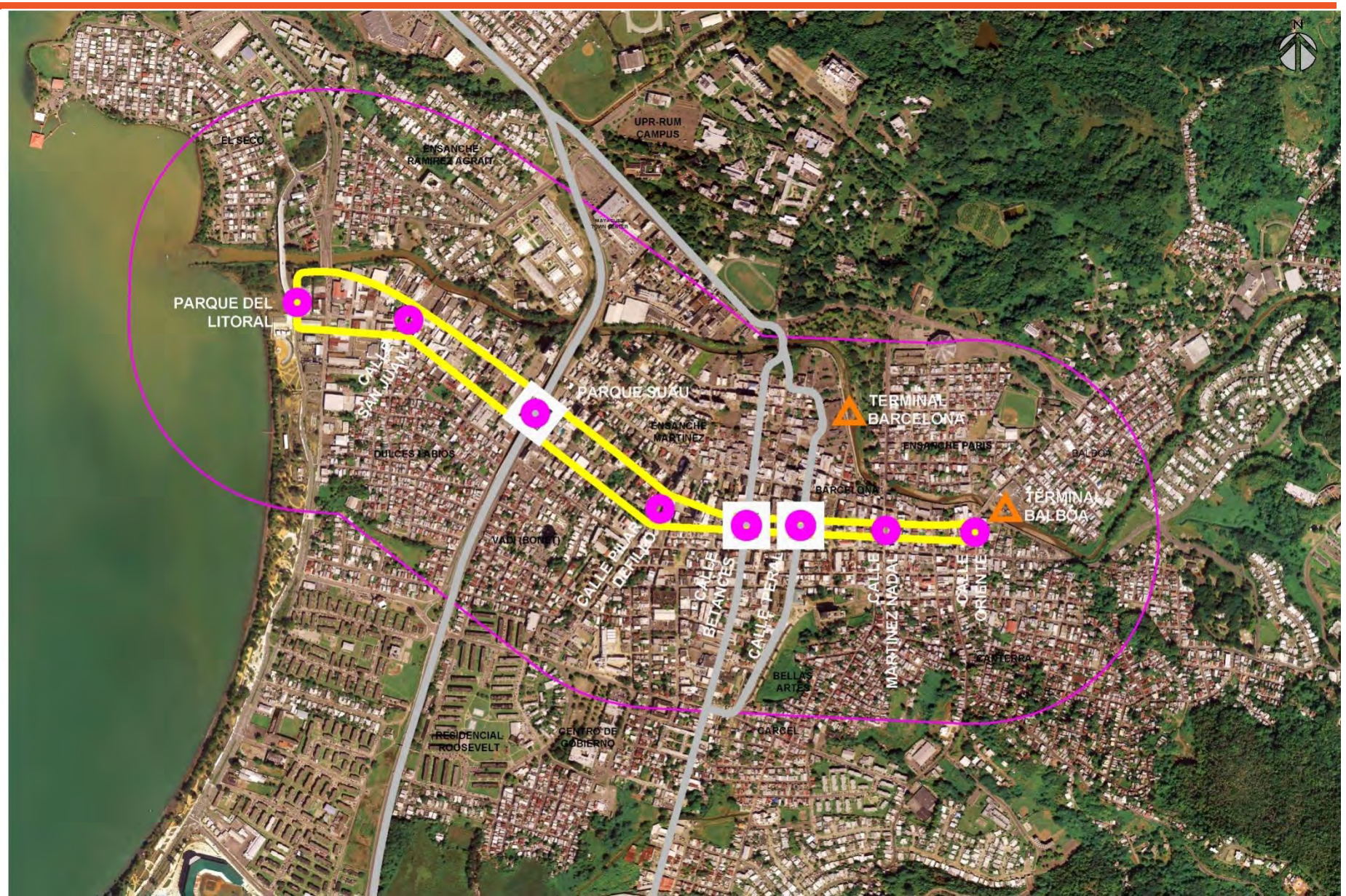
Alternativas Corredor Este-Oeste

Uso del carril de estacionamiento como exclusivo

Uso de un carril como exclusivo en horas pico solamente

Uso de carril preferencial en intersecciones señalizadas

Corredor Este-Oeste



BRT

- El sistema de autobúses de transporte colectivo (*Bus Rapid Transit* en inglés, **BRT**), es un servicio de transportación colectiva de alto rendimiento que tiene como objetivo combinar los carriles de autobuses con paradas, estaciones, vehículos, marcados y servicio de alta calidad para lograr la calidad de servicio de un tren ligero o un sistema de metro, con la flexibilidad, el costo y la simplicidad de un sistema de autobuses.

Beneficios del “BRT”

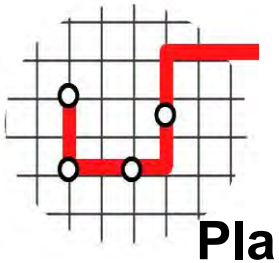
No depende de la congestión de tránsito, por lo tanto cumple con los horarios establecidos (son más precisos) y ofrece menos tiempo de viajes.

Menor número de paradas. Los autobuses de los sistemas BRT, al operar dentro de los carriles exclusivos, solo se detienen en determinadas estaciones.

Paradas cortas.
Se logra un abordaje y desembarco de varias decenas de pasajeros en períodos cortos de tiempo. El sistema BRT permite a los pasajeros entradas o salidas simultáneamente por ambas puertas del autobus.

Elementos de Sistema “Bus Rapid Transit” (BRT)

Vehículos



Plan de Servicio

Carriles

Estaciones y Terminales

Sistemas

Sistema BRT Nueva York

Sistema (BRT) Viva, Ciudad de York, Canada

Vehículos

- Variedad de tamaños y alturas
- Autobuses convencionales o vehículos especiales “BRT”
- La configuración del interior (asientos y puertas) es para:
  - Abordaje y desembarcos eficientes
  - Mejor circulación interna
  - Maximizar capacidad de usuarios sentados y parados dado el mercado a servir y el nivel de servicio propuesto

Carriles Exclusivos

- BRT puede operar en una gran variedad de ambientes físicos y funcionales, aunque son preferibles aquellos con carrilles segregados y/o dedicados.
- Parámetros críticos de diseño y planificación del sistema:
  - *Habilidad de apoyar de una manera segura:*
    - *Un servicio rápido y confiable*
    - *Acceso de vehículos de transporte colectivo*
  - *Garantizar operación en carriles compartidos*
  - *Identidad propia*

Paradas, Estaciones y Terminales

- Distancia ideal de 1½ millas entre paradas
- Protección de los elementos del clima
- Información para pasajeros y amenidades
- Ambiente seguro e iluminado
- Clara identificación del sistema, reflejando su identidad.

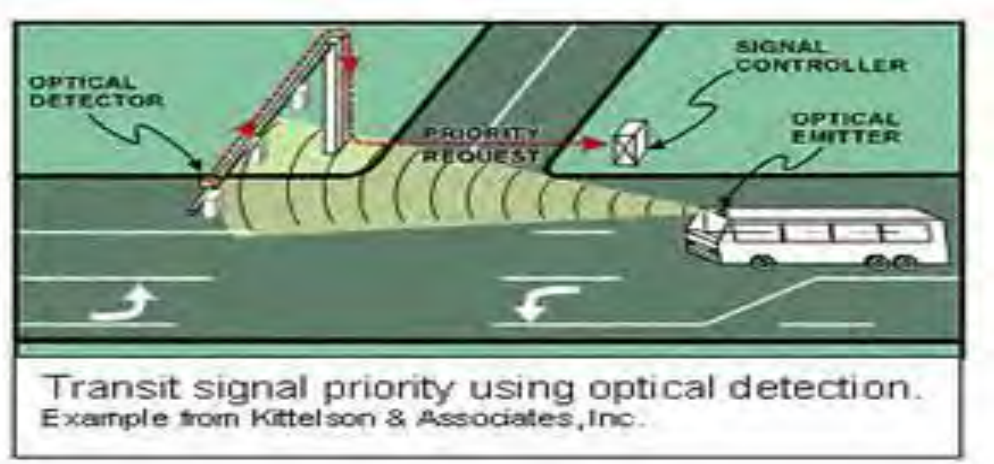
Identidad e imagen del sistema

- Vehículos:
  - Diseño, color, gráficas y rotulación
- Paradas, estaciones, terminales:
  - Diseño, color, gráficas, rotulación, materiales
- Pasillos:
  - Barreras, enmarcado de aceras/materiales/colores, gráficas, rotulación y paisaje

Sistemas de señalización prioritarios

Prioridad Señal de Tránsito

- Señal verde extendida para autobuses
- Señal verde avanzada para autobuses



Transit signal priority using optical detection.
Example from Kittelson & Associates, Inc.

Sistema Preciso de Alineación de Autobús en Estación

- Paradas de autobús sin separación en acera
- Permite abordaje nivelado
- Sistemas mecánicos y ópticos

Calendario “Mayagüez Transit Study”

(Proceso de Análisis de Alternativas “Small Starts” del “FTA”)

FASE 1:

Desarrollo de Alternativas (Abril 2014-Diciembre 2014)

FASE 2:

Selección de Alternativas a Estudiarse (Diciembre 2014-Marzo 2015)

FASE 3:

Selección de Alternativa Preferida Localmente (Abril 2015- Mayo 2015)

FASE 4:

Completar Solicitud “Small Starts para evaluación de FTA (Junio 2015-Julio 2015)

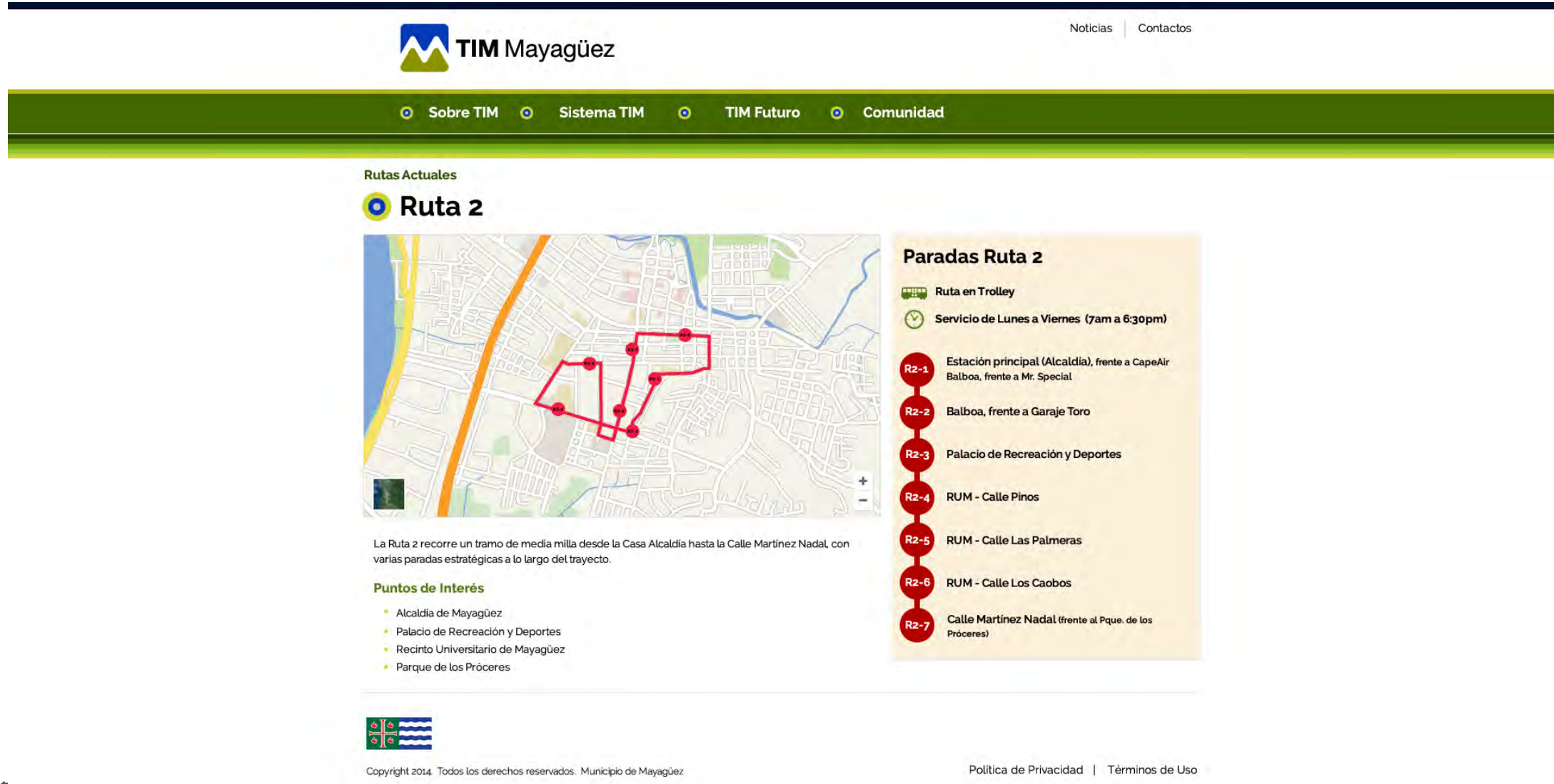
FASE 5:

Diseño Preliminar y Acuerdo Financiero con FTA

Calendario de Eventos

Reunión Inicial con la Comunidad	Nov. 2014
Reunión Inicial Comunidad Empresarial	Nov.-Dic. 2014
1er Taller Público	Dic. 2014
Reuniones Grupos Pequeños	Finales Ene.–Mar. 2015
2do Taller Público	Finales Mar. 2015

Estructura página web

Estructura página web

Estructura página web